Verkehrs-Club Liechtenstein

Postfach 813
9490 Vaduz
T/F 232 54 53
vcl@powersurf.li

17. November 2005

An die FL-Regierung
Ressort Verkehr
Herr Regierungsrat
Dr. Martin Meyer
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

Zweckmässigkeitsbeurteilung von Varianten zur Entlastung von Feldkirch
Schlussbericht vom 1. März 2005

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Der VCL-Vorstand dankt der Regierung für die Einladung, zur nachhaltigen Verkehrsabwicklung in der Region und speziell zum INFRAS-Bericht Stellung zu beziehen.

Vorwegzunehmen ist, dass die Art und Weise, wie die Mobilitätsbedürfnisse heute befriedigt werden, keine nachhaltige Entwicklung erlaubt, nicht energieeffizient ist und in Liechtenstein und der Region – im speziellen in Feldkirch – an ihre Grenzen stösst.

In unserer Stellungnahme zur Interpellationsbeantwortung Nr.67/2005 “Gesamtverkehrskonzept und Verkehrserhebungsdaten” vom 17. Oktober 2005 hat der VCL-Vorstand schon alle wesentlichen Gedanken dargelegt.

Auch die im Schreiben vom 16. November 2005 vorgebrachten Bemerkungen zu Ihrem Votum in der Landtagssitzung vom 19. Oktober 2005 betreff der Interpellationsbeantwortung Nr.67/2005 “Gesamtverkehrskonzept und Verkehrserhebungsdaten” enthält alle grundlegenden Gedanken.

Wir erlauben uns, die wesentlichen Erkenntnisse nochmals zusammen zu fassen und daraus die nötigen Massnahmen abzuleiten.

Struktur und Verkehrsmittelwahl

Wenn die Politik von Verkehrsdaten (Mobilitätsumfrage, Verkehrszählung, etc.) ausgeht, daraus das Verhalten (Verkehrsmittelwahl für Arbeitsweg und andere Wege) ableitet und dann die angeblich erforderliche Struktur (Parkplatzangebot; Strasseninfrastruktur für MIV sowie Fuss-/Radverkehr; Qualität des ÖPNV) definiert, führt dies zu einem exponentiellen Wachstum des Autoverkehrs.

Von den meisten Menschen kann die Eigenverantwortung nur innerhalb der vorgegebenen Struktur wahrgenommen werden. Die Strukturen bestimmen das Verhalten; das Verhalten liefert die Daten.
Ein Beispiel: die Strukturelemente “billiger Treibstoff” und “ tiefe, nicht verursachergerechte Motorfahrzeugsteuern” führen zu hoher individueller Motorisierung und diese zu starker Zersiedlung.

Die Struktur bestimmt das Verkehrsverhalten. Jede Kapazitätserweiterung der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr führt zu noch mehr Autoverkehr. Volkswirtschaftlich ist zudem ein paralleler Ausbau der Infrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr nicht sinnvoll.

Der weitere Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr ist auch aus Gründen der Volksgesundheit (und der damit verbundenen Kosten) und aus energiepolitischen Gründen (der Gipfel der Erdölförderung wird noch in dieser Generation erreicht) nicht zukunftsfähig.

Modalsplit und Nachhaltigkeit

Eine nachhaltige Entwicklung von Land und Region und der strategisch wichtige Weg hin zu höherer Energieeffizienz (d.h. einer im Hinblick auf die Erdölsituation stark reduzierten Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen) sind nur möglich, wenn der Modalsplit sich deutlich verändert. Ohne wesentliche Infrastruktur-Investitionen und nur mit einem besseren Angebot im öffentlichen Verkehr ist etwa folgender Modalsplit für alle Wege im Land im Jahresdurchschnitt realisierbar (heutige Werte in Klammer):
– 50 % (72) motorisierter Individualverkehr MIV (davon etwa 95% Auto)
– 25 % (14) kollektiver Verkehr (davon etwa 90% öffentlicher Verkehr ÖPNV)
– 25 % (14) Fuss-/Radverkehr

Nur eine Kombination von Förder-/Verbesserungsmassnahmen für den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr zusammen mit einschränkenden Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (z.B. Parkplatzbewirtschaftung, leistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer, Anwendung des Verursacherprinzips auf den Verkehr und Überwälzung von externen Kosten) führt zur gewünschten Veränderung im Modalsplit.

Modalsplit für den Berufsverkehr

Der Modalsplit für die Arbeitswege zu Arbeitsplätzen im Land beträgt etwa:
– 75 % motorisierter Individualverkehr MIV (davon etwa 95 % Auto)
– 20 % kollektiver Verkehr (davon über 90 % öffentlicher Verkehr ÖPNV)
– 5 % Fuss-/Radverkehr

Schon heute erreichen innovative Arbeitgeber, die Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Pull- und Push-Massnahmen realisiert haben ohne Beeinträchtigung der Mitarbeiterzufriedenheit, etwa folgenden Modalsplit für die Arbeitswege:
– 45 – 50 % motorisierter Individualverkehr MIV (davon etwa 95% Auto)
– 40 – 50 % kollektiver Verkehr (davon etwa 90% öffentlicher Verkehr ÖPNV)
– 10 – 15 % Fuss-/Radverkehr

Durch eine Kombination von Förder-/Verbesserungsmassnahmen für den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr zusammen mit einschränkenden Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (vor allem generelle Parkplatzbewirtschaftung) kann bei verbessertem ÖPNV etwa folgender Modalsplit für die Arbeitswege erreicht werden:
– 30 – 40 % motorisierter Individualverkehr MIV (davon etwa 95% Auto)
– 50 % kollektiver Verkehr (davon etwa 90% öffentlicher Verkehr ÖPNV)
– 10 –20 % Fuss-/Radverkehr

Dieser Modalsplit ergibt folgende realistische Zahlen für die Arbeitspendler bei Berücksichtigung der Prognose “Trend”:
2001: 26'000 (MIV = 75%) = 19'500 Autopendler
2040: 44'700 (MIV = 40%) = 18'000 Autopendler

Eine Änderung des Modalsplits für den Arbeitsverkehr hat auch positive Auswirkungen auf den Modalsplit im Besorgungs- und Freizeitverkehr. Denn der öffentliche Verkehr und sein Funktionieren sind bekannt und ein Abo ist typischerweise vorhanden. Zudem besitzen viele ein funktionstüchtiges und einsatzbereites Alltagsfahrrad.

Eine Änderung des Modalsplits in der beschriebenen Weise führt zu einer starken Reduktion des CO_2-Ausstosses im Sinn des Kyoto-Protokolls und zu einer starken Reduktion der gesundheitsschädigenden Luftschadstoffe, des krebserregenden Feinstaubs und des krankmachenden Lärms. Allein diese Emissionen verursachen in Liechtenstein etwa jährliche Gesundheitskosten von 17 Millionen CHF.

Zudem entfallen die zur Stosszeit durch den Arbeitsverkehr verursachten Kapazitätsengpässe an neuralgischen Strassenknoten weitgehend. Dadurch wird der Bau von neuen Umfahrungsstrassen hinfällig.

Verkehrs-Club Liechtenstein

Umfahrungsstrassen widersprechen jeder nachhaltigen Lösung

Umfahrungsstrassen – ob in Liechtenstein oder Vorarlberg – bringen Mehrverkehr, da die Struktur für den MIV noch attraktiver wird. Sie zerstören Naherholungsräume. Abgase werden regional vom Wind verfrachtet. Gesamthaft steigt die Belastung der Bevölkerung. Umfahrungsstrassen sind keine Lösung des Verkehrsproblems sondern verschärfen dieses deutlich. Im Hinblick auf die Kostensteigerungen bei den Treibstoffen stellen sie unkluge Investitionen dar.

Eine echte Entlastung der Bevölkerung bringt nur eine bewusste Änderung des Modalsplits hin zu weniger MIV und mehr ÖPNV sowie mehr Fuss- & Radverkehr. Dies bewirkt eine mehrfache Verbesserung der Lebensqualität: weniger Krankheitsfälle bedingt durch Abgase und Lärm; bessere Gesundheit durch mehr Bewegung im Alltag; deutlich mehr Sozialkontakte.

Staubedingte Behinderungen der LBA-Busse können durch Fahrbahnhaltestellen (dynamische Trassefreihaltung), durch Pförtnersysteme zwischen den Dörfern und durch Busspuren (wo genügend Platz vorhanden) reduziert werden.

Der VCL-Vorstand
lehnt deshalb alle Varianten einer Letzetunnel-Umfahrungsstrasse ab, ebenso wie die in Liechtenstein geplanten Umfahrungsstrassen im Raum Schaan-Vaduz-Triesen.

Ausbau des ÖPNV

Aus regionaler Sicht – die Liechtensteiner Wirtschaft ist auf viele Arbeitspendler aus der grösseren Region angewiesen – muss die Eisenbahn zum Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ausgebaut werden.

Damit die Eisenbahn deutlich grössere Anteile des Berufsverkehrs übernimmt, ist eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Eisenbahnstrecke Feldkirch – Buchs für Arbeitspendler aus Vorarlberg nötig. Dies bedingt einen Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch – Buchs auf Doppelspur wo immer möglich, Südeinfahrt Tisis zum Bahnhof Feldkirch und zusätzliche Haltestellen um den Ardetzenberg und Industrie Schaanwald sowie Industrie Schaan.

Die in der INFRAS-Studie als Variante 6 “Massiver ÖV-Ausbau” untersuchte Variante geht von fragwürdigen Annahmen aus.

Der VCL-Vorstand
schlägt deshalb vor, unter Einbezug aller konstruktiven Kräfte und grenzüberschreitend ein Pflichtenheft für eine echte ÖPNV-Variante mit der Eisenbahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs zu erarbeiten und gemeinsam mit den Nachbarn eine entsprechende Studie erstellen zu lassen.

Der VCL-Vorstand betrachtet seine Stellungnahme als konstruktiven Beitrag zu einer vertieften Diskussion.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Kopie:
SD Erbprinz Alois, Landtagsfraktionen, Regierungschef O.Hasler, Regierungschef-Stellvertreter Dr. K.Tschütscher, Regierungsrätin R.Kieber-Beck, Regierungsrat H.Quaderer, Bürgermeister und Vorsteher, LGU, AGVLU B.Meier & R.Batliner, Transform